SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 38 minutos.)

-Dese cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

«Proyecto de ley por el que se designa con el nombre de "Yaguatirica" al puente ubicado sobre el arroyo Yaguarí, Paso de los Moirones, en la Ruta Nacional Nº 27, departamento de Rivera. (Carp. Nº 1492/2014 - Distribuido Nº 2702/2014)».

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a las autoridades de la Corporación Nacional para el Desarrollo a fin de conocer su opinión sobre la situación del transporte suburbano.

SEÑOR BUONOMO.- En nombre de la Corporación Nacional para el Desarrollo, agradecemos la invitación. Como institución siempre planteamos la posibilidad y la disposición absoluta a venir al Parlamento a los efectos de brindar información sobre nuestro trabajo en el marco de lo que son nuestras competencias, tanto institucionales como legales.

De acuerdo con la inquietud planteada por los miembros de la Comisión y la necesidad de recibir información, vamos a brindar todos los datos que nos soliciten, en particular, en torno al tema que nos ocupa, que es el del fideicomiso del transporte.

A continuación vamos a referirnos a dos o tres aspectos.

Por supuesto que la información que vamos a brindar está encuadrada en el marco legal al que debemos ceñirnos y a las competencias específicas de las tareas que llevamos adelante en diferentes funciones.

En el caso del fideicomiso del transporte, somos agentes fiduciarios y, como tales, nos debemos a quien nos realice el mandato, que es el fideicomitente. Dicho en otras palabras, en el marco de este contrato con el fideicomitente, nosotros actuamos como agente fiduciario y, en ese carácter, tenemos algún tipo de compromiso y de limitante en la información que damos a terceros, que quizás sea parte de lo que venimos a explicar y que trataremos de fundamentar.

Hace poco más de un mes que ocupo el cargo de Presidente de la Corporación Nacional para el Desarrollo y, por lo tanto, voy a solicitar al economista Pablo Gutiérrez, Vicepresidente de la institución, que realice la presentación que hemos preparado con la asistencia de los profesionales que nos acompañan -abogados y contadores de la CND- y que han trabajado técnicamente en su elaboración.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Soy el Vicepresidente de la Corporación Nacional para el Desarrollo y me sumo al agradecimiento del señor Presidente, porque para mí es un gusto venir a colaborar con la Comisión.

Voy a presentar al resto de la delegación. Nos acompañan el Gerente General de la Corporación Nacional para el Desarrollo, contador Mario Piacenza; la Gerente de Administración de Fondos, contadora Beatriz Moratorio; la doctora Verónica Duarte, integrante del Departamento Legal de la institución, e Ivanna Schenck, que es parte del equipo de Administración de Fondos que dirige la contadora Moratorio.

Este es el equipo en pleno que ha concurrido para compartir con los señores Senadores la información pertinente. Hemos preparado una presentación, de la cual dejaremos una copia en papel y otra en CD para que los señores Senadores también puedan recibir la información de manera electrónica.

Simplemente, quiero decir que esta presentación recuerda el marco normativo y contractual del fideicomiso y hace una reseña de los criterios que se han tomado para la liquidación del fideicomiso del boleto del que, como veremos, la Corporación Nacional para el Desarrollo es el fiduciario.

Además, hacemos algunas consideraciones en relación a los montos percibidos y distribuidos y también aclaraciones en materia de lo conocido como subsidio del boleto, que se distingue del fideicomiso del boleto que en la actualidad estamos administrando.

Incluimos también consideraciones en función de algunas referencias que se plantearon en la Comisión en comparecencias anteriores, tanto de las empresas de transporte como de los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en relación a la información solicitada por la empresa Copsa. Les contaremos qué tratamiento hemos dado a las solicitudes que la empresa Copsa ha planteado a la Corporación Nacional para el Desarrollo y qué información se le ha remitido.

Este es, aproximadamente, el índice que se proyecta abordar y del que he hecho un repaso somero.

Revisando lo que es el marco legal, quiero decir que este fideicomiso de administración del boleto fue creado por el Decreto Nº 347 del año 2006. Básicamente y como saben los señores Senadores, persigue los objetivos de rebajar el precio del transporte de pasajeros -o sea que tiene implícito un subsidio- y también de contribuir a la racionalización y modificación de la matriz energética, en la medida en que se destinan a este fideicomiso las recaudaciones por el precio del gasoil que, como se sabe, fue progresivamente aumentando a partir de los ajustes de tarifas que siguieron a ese año.

Esa recaudación adicional, fijada en su origen en $ 1,053 por litro de gasoil, se fue ajustando hasta llegar, al día de hoy, a $ 3,42, y Ancap la fue vertiendo a este fideicomiso que el Decreto Nº 347 del año 2006 encomienda a la Corporación Nacional para el Desarrollo constituir, en el marco de un contrato con Ancap y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Este contrato se firmó el 7 de diciembre de 2006 y, como dije, el agente fiduciario es la Corporación Nacional para el Desarrollo, Ancap es el fideicomitente -o sea, el que remite el dinero- y el Ministerio de Obras Públicas es el regulador.

Como mencionamos anteriormente, la principal característica es la transferencia de esos recursos -con el origen que hemos planteado- hacia los beneficiarios, que son las personas físicas o jurídicas concesionarias o permisarias de servicios regulares de transporte colectivo de pasajeros de servicios urbanos, suburbanos, corta, mediana y larga distancia y departamentales. Estas son, básicamente las principales categorías que después detallaremos. La condición que debían cumplir era que estas empresas, personas físicas o jurídicas, debían estar al día con el BPS y la DGI.

El plazo original para el fideicomiso fue fijado en tres años y posteriormente se hizo una extensión, llegando hasta el 2018. Aclaro que esto se realizó en el año 2010 y se está trabajando en una nueva prórroga del plazo para que llegue al 2021, pero aún no se ha firmado; por lo tanto, el fideicomiso actualmente está vigente, como decía, hasta el 2018. Luego les voy a contar cuál es la lógica de la renovación de un plazo que todavía no venció.

En este documento también presentamos un esquema que ilustra cómo fluye el dinero y la información desde los distintos participantes del fideicomiso. Básicamente, se llama la atención en cuanto al rol de la Corporación Nacional para el Desarrollo brindando servicio de fiduciario al fideicomiso y al mismo tiempo recibiendo de ese fideicomiso -que, como los señores Senadores saben, es un patrimonio de afectación independiente- información que, a su vez, eleva al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como también reportes a la auditoría externa. En el esquema figura

en rojo el flujo del dinero y, en verde, distintas informaciones y reportes. Aclaro que podemos ofrecer detalle de todo esto, pero en todo caso lo dejaríamos para la parte ampliatoria de nuestra exposición si es que los señores Senadores tienen alguna inquietud al respecto.

En cuanto al capítulo del sistema de liquidación del fideicomiso, nos parece importante destacar que el criterio de distribución de los fondos es el establecido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en su carácter de regulador. El pago a cada beneficiario, en cada mes, corresponde al consumo que en litros de gasoil cada empresa consumió y se compara el reporte que las empresas hacen en declaraciones juradas con un tope establecido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, teniendo en cuenta los recorridos adjudicados, y el menor de los dos se multiplica por un valor por litro que está fijado en la reglamentación y que lo establece esa Cartera. De esa manera se beneficia a un total de 162 empresas a lo largo de todo el país que, antes del quinto día hábil de cada mes, tienen que presentar una declaración jurada de esos kilómetros y litros -se desagregan tanto en kilómetros como en litros- siendo los servicios prestados distribuidos en seis categorías. Las empresas, reitero, tienen que declarar los kilómetros recorridos en cada una de las categorías, porque cada una de ellas, en función de los litros declarados o de los reconocidos por el tope, son multiplicados por un valor -los que aparecen en la presentación están fijados a valores de marzo de 2014 - que va desde poco más de $ 19 para los de larga distancia a $ 31,173 para el suburbano que es el valor mayor. Esto se multiplica por el mínimo entre el tope y los litros declarados por cada una de las empresas y se procede al pago. Por un decreto del año 2010 existe un componente adicional que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ordena al fiduciario pagar, premiando así el rendimiento que algunas empresas tienen por los litros de gasoil consumidos y previendo, además, que aquellas que tengan un rendimiento por encima de 2,55 kilómetros por litro reciban un subsidio o un pago adicional.

Estos pagos adicionales representan una porción bastante minoritaria del pago total. Es un incentivo que, de alguna manera, permite llevar adelante políticas de racionalización y eficiencia del gasto de combustible, pero no representa más que el 3% o el 6% del subsidio mensual total que se les paga a las empresas que tienen esos estándares. Después vamos a manejar algunas cifras de pago total.

El fideicomitente transfiere los fondos. El fiduciario es la Corporación Nacional para el Desarrollo a través de una empresa fiduciario-financiera que se llama Conafin -Afisa, que tal vez hayan escuchado nombrar por otros fondos administrados por la CND. Esta tiene un área muy desarrollada de administración de fondos de programas públicos para el desarrollo; hay más de 162 fondos que están canalizados a través de esta Corporación, que brinda servicios tanto de fiduciario como de administrador por cuenta y orden.

Ese agente fiduciario fue establecido en el Decreto y luego en la Ley Nº 18.362 se lo adjudicó a la Corporación Nacional para el Desarrollo a partir de la Corporación Nacional Financiera - Administradora de Fondos de Inversión Sociedad Anónima -conocida con la sigla Conafin - Afisa- que es una sociedad cien por ciento de la CND. Cabe aclarar que desde 2006, o sea que hace relativamente pocos años, la Corporación Nacional para el Desarrollo es un fiduciario profesional, con Conafin - Afisa como fiduciario financiero. Esto le permitió algo importante que está relacionado con el plazo que mencionaba hace un rato. Los derechos que tienen las empresas para cobrar por el fideicomiso del boleto pueden ser cedidos a empresas de intermediación financiera a fin de recibir financiamiento para la adquisición de material rodante u otros fines. En este sentido, por políticas bancocentralistas, la posibilidad de tener derechos cedidos de un fideicomiso de administración a un fiduciario financiero permite la computabilidad real de garantías y eso le otorga fluidez y mayor utilidad a la herramienta del fideicomiso del boleto adicional a recibir el beneficio de todos los meses porque pueden adelantar esos derechos a través del financiamiento bancario. Por eso es importante que el vencimiento no sea el año que viene o el siguiente, sino dentro de varios años a efectos de que el Banco pueda dar financiamiento a tres, cuatro o cinco años para la adquisición de material rodante.

El fiduciario tiene un subsistema informático y un conjunto de recursos humanos y materiales apoyado en gran parte en servicios que la CND vende a sus propias empresas, es decir, apoyo que da en materia de tesorería y en cuestiones legales. Los señores Senadores recordarán que, en oportunidad de concurrir a esta Comisión a informar para otras empresas, mencionamos los apoyos que otorgaba a la empresa Corporación Ferroviaria del Uruguay S.A. en otras áreas. Algo parecido

sucede con Conafin - Afisa que, reitero, es propiedad de la CND cien por ciento. ¿Qué hace el fiduciario? A partir de la implementación de este sistema, toma todas las declaraciones juradas, multiplica el menor de los dos valores por el precio de los litros de cada servicio y abona antes del décimo quinto día hábil de cada mes a las empresas. Por otro lado, reporta al regulador la información de las declaraciones juradas recibidas, porque tanto en la fijación de los topes como en la definición de los criterios, considera las declaraciones juradas que se le presentan al fiduciario por parte de las empresas. A su vez, rinde cuentas también al fideicomitente y al regulador mensualmente; el propio sistema tiene reportes estándares para informar al regulador. Obviamente, como Conafín - Afisa, el fiduciario tiene un balance que cumple con los requerimientos de cierre de la información contable previstos por el Banco Central para fiduciarios profesionales financieros y el propio fideicomiso tiene un balance de estados contables -al igual que todos los fondos administrados por la CND- que, a su vez, es auditado por una consultora externa.

Podemos decir que hemos hecho una comparación en las distintas empresas entre los topes y los montos declarados y en la mayoría no hay grandes diferencias porque, de alguna manera, en función de los consumos, se consideran la cantidad de días hábiles que hay en el mes y las características de cada época del año, así como los recorridos que las empresas realizan. En definitiva, el tope se toma como un mecanismo de regulación y de control ex post de las declaraciones juradas, y al mismo tiempo permite mejorar la conducta en las propias declaraciones para que más que como tope actúe como un límite que sistemáticamente se encuentre por debajo del monto de los litros calculados. Esto es lo que podemos afirmar y tenemos documentación que respalda nuestros dichos; es algo que sucede en todas las empresas, pero para ninguna categoría hay un criterio específico.

Ahora me voy a referir a algunos de los controles a los que está sujeto el fideicomiso y con esto voy terminando esta parte, para luego pasar a los temas relativos a Copsa.

El fideicomiso del boleto está sujeto a unos cuantos controles, aspecto que queremos destacar y sobre el cual también disponemos de información que nos respalda. La institución posee auditoría interna y existe una auditoría externa del fideicomiso, de la que se encarga una firma autorizada por el Banco Central del Uruguay. Si alguno de los señores Senadores quiere consultar o desea que le dejemos material a la Secretaría, disponemos de los últimos tres Estados Contables, cerrados al 31 de diciembre de cada año, del Fideicomiso de Administración del Boleto y del dictamen de auditoría de Grant Thornton, que es la empresa que hemos contratado en esta oportunidad. Cabe destacar que durante tres años trabajamos con la empresa CPA para el mismo fideicomiso, pero después, por razones de conveniencia, se volvió a licitar el servicio y este año contamos con el primer informe de otra firma, que contiene una opinión limpia en cuanto a reflejar la información contable de acuerdo con la normativa aceptada tanto por el Banco Central como por las Normas Internacionales de Contabilidad. Aunque es un poco más complicado que nuestro informe, ahí se explica más o menos lo mismo que les mostramos en las transparencias, en términos de marco normativo, antecedentes, fórmulas de cálculo, comisiones, honorarios, cantidad de fondos pagados, lo que se pagó en el año 2012, en el 2013, etcétera.

En lo que respecta a los fondos recibidos, los señores Senadores manejaban una cifra que es muy parecida a la que se pagaba, pero quisimos traerles los datos reales de los últimos cuatro años y una parte del último año. Allí se puede ver que estamos cerca de lo que planteaban los señores Senadores en alguna de nuestras anteriores comparecencias; se pueden apreciar los montos recibidos por Ancap en una columna y el pago a los beneficiarios en otra. Existen algunas diferencias entre el dinero recibido y el pagado, pero *a grosso modo* se puede verificar que se ha acompañado lo recaudado con lo que se ha ordenado pagar cada uno de los meses de cada año.

Asimismo, informamos que todo esto se maneja en cuentas del Banco de la República y con transferencias electrónicas de dicha Institución. El saldo al día 30 de abril ascendía a $ 82:000.000, pero si se suman las dos columnas no va a dar ese total porque, obviamente, hay plata que proviene del año 2006. Hay saldos que pueden no cerrar al peso; solo estamos reflejando acá el pago a los beneficiarios, pero obviamente también hay gastos, por ejemplo, de software, auditorías, compras de hardware, mantenimiento de sistemas, honorarios, gastos bancarios y otros aspectos cuyo detalle no trajimos para no aburrir a los señores Senadores. Por supuesto que ese detalle está tanto en los estados contables del fideicomiso como en los del fiduciario. Si hay alguna duda acerca de estos ítems, podemos despejarla en esta reunión.

Por último y acerca de este tema -creo que hicimos alguna referencia en las comparecencias anteriores, pero de su lectura no nos quedó totalmente claro y por eso nos parece importante destacarlo- trajimos un par de transparencias que reflejan el famoso subsidio del boleto, que no es lo mismo que el fideicomiso de administración del boleto.

El subsidio del boleto fue creado en la Ley Nº 18.180. En la transparencia les mostramos su marco normativo para distinguirlo del otro, que terminó. Los últimos pagos se hicieron en marzo de 2013 y las empresas beneficiarias son prácticamente las mismas que las del fideicomiso de administración del boleto. Esto se estableció en una rendición de cuentas; luego se fueron reforzando los montos y se distribuyeron en un total de pagos que ascendían a $ 1.473:000.000 a marzo de 2013. En alguno de los informes se hace referencia al pago de cierto dinero por cada boleto vendido por las empresas. Ya no se trataba de los litros de gasoil consumidos y declarados, sino que se otorgaba un subsidio directo al precio del boleto. Ese era uno de los objetivos y ese es el dinero que se gastó al cierre de marzo de 2013, pero no es el objetivo del 80% o 90% de las discusiones que se han mantenido anticipadamente, a juzgar por la lectura que hicimos de las versiones taquigráficas.

Hay información que podemos compartir con los señores Senadores porque no hay fiduciarios sino contratados para pagar por cuenta y orden del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, en acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas, canalizaba dinero de Rentas Generales para pagar este subsidio, con un fondo para cada una de las empresas. Estos datos que informamos tienen que ver con el marco normativo y el esquema de liquidación del fideicomiso. También trajimos algunas referencias que pretenden ser ilustrativas de la empresa Copsa, que ha solicitado información a los distintos participantes del fideicomiso de administración del boleto, como Ancap, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la propia Corporación Nacional para el Desarrollo.

Nosotros recibimos tres solicitudes de la empresa Copsa. Una de ellas fue a mediados del año pasado cuando, amparados en la Ley Nº 18.381, Derecho de Acceso a la Información Pública, nos solicitaron toda información que obre en poder de CND sobre declaraciones, consumos, pagos para kilómetros realizados, litros reintegrados, discriminado por cada una de las empresas para los últimos cuatro años; básicamente nos pidieron los datos de los kilómetros, los litros y los pagos realizados para cada una de las empresas de cada categoría en los últimos cuatro años de referencia.

¿Qué hicimos con esto? Como todas las solicitudes a partir de la sanción de la Ley de Derecho de Acceso a la Información Pública y de la Ley de Protección de Datos Personales -un marco normativo que juega en conjunto porque, por un lado, brinda la posibilidad a la gente de acceder a la información y, por otro, protege los datos personales- pedimos informes técnicos a un equipo multidisciplinario que la CND ha incorporado hace dos o tres años para ocuparse de estos temas y que le ha permitido presentarse al Premio a la Transparencia, obteniendo el Premio a la Transparencia Pasiva en el 2012 y el Premio a la Transparencia Activa en el 2013. Ese equipo asesora al Directorio y señaló que hay que tener en cuenta que, si bien existe la Ley de Derecho de Acceso a la Información Pública, debe estar limitada por dos marcos normativos de vital importancia. Uno de ellos es la protección de datos personales. Hay un conjunto de otras empresas que, si se cumpliera al pie de la letra con la solicitud de información de Copsa, podrían verse lesionadas. Además, como fiduciarios, a la Corporación Nacional para el Desarrollo y a Conafin - Afisa les corresponde una responsabilidad con relación a la reserva que se debe guardar respecto del fideicomitente y hay que pedir permiso para difundir esos datos. Básicamente, a partir de ese asesoramiento, consultamos a la Unidad de Acceso a la Información Pública, que es un organismo descentralizado de la Agesic dentro del ámbito de la Presidencia, que asesora y acompaña a todas las oficinas que recibimos solicitudes de acceso a la información para explicarnos cómo procesar esa información. Simultáneamente, solicitamos al fideicomitente y al regulador las autorizaciones necesarias para poder hacer el reporte correspondiente.

En el ínterin, Copsa planteó un amparo a nivel judicial por este tema y a nosotros nos insumió un tiempo hacer las consultas. Finalmente, la Unidad de Acceso a la Información Pública contestó a través del dictamen que nosotros transcribimos y que, básicamente, dice que esta información es de categoría confidencial por tratarse de datos que requieren previo consentimiento. En una nota que nos remite la propia Unidad expresa que no debe entregar la información solicitada si no tiene el consentimiento e intenta disociarla de datos personales o identificatorios del resto de las

empresas. Fue así como, en el interior de la Corporación Nacional para el Desarrollo, se comenzó a trabajar en la desagregación de la información.

Es probable que mientras esto ocurría hayan surgido informaciones de parte de Copsa, de las empresas o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas pero Copsa judicializa el tema; concretamente, inicia una acción judicial ante el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo. Obviamente que ante la novedad de los reclamos judiciales por acceso a la información, ese no era el Juzgado competente, razón por la cual la Corporación Nacional para el Desarrollo, llamada a audiencia de conciliación inicial, entrega el documento -muy fresco- de la Unidad de Acceso a la Información Pública, pero el Tribunal se declara incompetente y Copsa presenta, al tiempo, el mismo reclamo ante el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 1er. Turno, que realiza las audiencias del caso. Mientras tanto, llegan las autorizaciones de Ancap y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para informar.

En resumidas cuentas, luego de disociar la información de la identificación de las empresas y de las autorizaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de Ancap, se hace entrega -los señores Senadores pueden ver la fecha en la que se efectuó- de la información a Copsa.

Vamos a dejar en la Comisión un material totalmente aburridísimo y muy largo -nos fue imposible imprimirlo en doble faz- que le proporcionamos a Copsa en sede judicial en la instancia a la que hicimos referencia. Lo hemos traído impreso pero si los señores Senadores lo prefieren, la información está disponible en formato digital. Allí podrán observar que en las columnas se detallan los kilómetros y litros declarados, el tope de litros fijados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los litros a pagar -que surge de comparar las anteriores columnas- el valor por litro y el importe pagado. A su vez, las filas corresponden a cada una de las categorías por cada mes y cada uno de los pagos efectuados.

En las primeras páginas, que corresponden a enero de 2010 -recuerden que como era a cuatro años, nos salvamos del período 2006-2009- encontrarán que por transporte departamental se pagaron $ 53.000 a alguien. Si bien no sabemos a quién, pero si uno filtra esto en todos los departamentales va a dar la cantidad de empresas que pidieron el pago por hacer transporte departamental. También se detalla el transporte de corta y mediana distancia, etcétera. Por supuesto que con esta información no se puede conformar la identidad de las empresas ni saber cuáles de ellas declararon cada categoría, sino conocer, de todas las que declararon transporte departamental, cuánto cobraron. Obviamente que se pueden extraer otras conclusiones más o menos identificatorias de las empresas, sobre todo, si se sabe cuáles de ellas llevan adelante el transporte suburbano y demás. En general, se está cumpliendo con ese criterio de disociación que entendemos que reserva la identidad de cada una de las empresas que reciben pago. Acá figuran todos los pagos que la CND gestionó desde el año 2010 al 2014, información que se le entregó a Copsa y a través de la cual esta puede filtrar por mes, según la categoría, lo que cada una de las empresas cobró, pero no podrá saber quién lo cobró, es decir la identidad de dichas empresas. En función de esto, que significó un importante trabajo y que fue contundente en la línea de cuidar los derechos del fideicomitente, los derechos del regulador, la seguridad profesional del fideicomiso y, al mismo tiempo, el cumplimiento de la norma, el 24 de marzo de 2014, tuvimos una sentencia en la que se señala que se ha cumplido con el proceso de información presentada por la CND y se dispone el archivo del expediente. Trajimos -sin ánimo de aburrir a los señores Senadores, pero considero que es importante- el dictamen de la Jueza a partir de dicha consulta. En su parte final dice: «En suma, siendo que el objeto del proceso se encuentra cumplido con la información aportada por la demanda, habiéndose puesto a disposición de la accionante, así se declarará y se dispondrá el archivo de las presentes. La conducta procesal de las partes ha sido correcta, no correspondiendo condena especial en la instancia. Por lo expuesto y dispuesto por la normativa citada, fallo, habiéndose cumplido con la información requerida: dispónese el archivo de las presentes sin especial condenación».

Nos importaba dejar este aspecto claro porque se hizo referencia a la reticencia de la CND en cuanto a proporcionar información. Cabe destacar que seguimos el camino normal de la información; tal vez, haya sido un camino lento, se judicializó y terminó con este dictamen.

En el año 2014 hubo una segunda solicitud de información planteada por la empresa Copsa que solicita a la CND copia del documento constitutivo del fideicomiso y sus anexos, modificaciones, acuerdos y partes que tengan relación con el mismo. Otra vez, una normativa fiduciaria y una normativa de protección de datos personales nos condujo a considerar que era importante para nosotros solicitar la autorización de Ancap y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esta última aún en trámite. Además, creímos que como fiduciaria profesional debíamos hacer una reserva o una confidencialidad de la cláusula de precio del contrato. Tenemos copia del contrato -la trajimos aquí- y gran parte de las cláusulas, incluida la de precio, se refleja en los balances auditados a los que hice referencia recientemente. También están las comisiones cobradas por el fiduciario en el balance auditado, el que, además, se recoge en los balances del fiduciario y de la propia CND que son de dominio público y están colgados en nuestros portales al cierre del 2012 junto con su memoria anual. ¿Qué hicimos, entonces? Estamos en trámite para darle a Copsa el texto del fideicomiso.

Por otra parte, Copsa solicitó reportes de información en carácter de beneficiario. Es verdad que el texto plantea a Copsa como beneficiario del fideicomiso de la administración del boleto, por lo tanto, tiene derecho a hacerlo. Básicamente, la información que se incluye en los reportes es información sistematizada y ordenada sobre la misma información de base que fuera entregada a Copsa en la sede judicial. De todas maneras, y en función del derecho que corresponde al beneficiario del fideicomiso, se le hizo entrega de otra documentación que, básicamente, consiste en planillas similares de los pagos recibidos por Copsa. Ahí se reflejan los topes fijados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los reportados por la empresa y lo pagado por cada una de las categorías de la empresa en los diferentes meses. Esa información fue recientemente entregada a Copsa.

Eso es un poco lo que trajimos preparado para exponer. Esperamos haber estado en la línea de las expectativas de los señores Senadores. Agradecemos la oportunidad de recibirnos y estamos a las órdenes para responder cualquier inquietud o duda que pueda existir.

Muchas gracias.

SEÑOR MOREIRA.- He escuchado con atención las explicaciones que nos ha dado en forma muy pormenorizada el señor Vicepresidente de la Corporación. Anteriormente hemos escuchado acá a Copsa haciendo sus propias argumentaciones en función de la normativa vigente y sus normas reglamentarias, esto es, a lo que hace al fideicomiso de la Administración y acerca del subsidio del boleto. Esos son los dos mecanismos que juegan aquí.

Viendo el texto del primer Decreto, del año 2006, y después los decretos que comienzan a regir en febrero del 2010, que otorgan determinados incentivos, Cestrame -algunos dicen Cestrame es Copsa, Casanova; no lo sé, pero la que vino aquí a dar explicaciones fue Cestrame- objetaba este procedimiento diciendo que faltaba información. Es decir que se creaba primero un fideicomiso sobre determinados parámetros, con determinados criterios por kilómetros recorridos -usted lo explicó en la gráfica- y luego, por una resolución de febrero del año 2010 y continuada por otras resoluciones, se crea un incentivo en función de objetivos, específicamente la disminución del consumo de gasoil y protección del medio ambiente, expresados en forma muy genérica. Ellos señalaban que luego, con ese marco reglamentario, estábamos en un terreno de discrecionalidad en el cual se favorecía a determinadas empresas; aclaro que no estoy haciendo una expresión ni de voluntad ni de opinión propia, sino repitiendo lo que dijo Copsa. Como el incentivo es para el transporte urbano de Montevideo exclusivamente, nos dijeron que había empresas beneficiadas mucho más que las que hacían transporte suburbano, de corta o media distancia, departamental, etcétera, o sea, del resto del parque -digamos- de transporte colectivo. Por lo tanto, le habían hecho una solicitud a la Corporación en función de la ley que crea el instituto o figura del fideicomiso, que establece que el fiduciario -en este caso la Corporación- tiene que rendir cuentas de los fondos de que dispone, pero ellos entendían que esa obligación genérica de rendición de cuentas no se había cumplido en esta ocasión. Precisamente, usted recién estaba detallando todo el proceso que hubo de interpelación, intimación, de la Unidad de Acceso a la Información. En fin, en este último caso la rendición de cuentas que ustedes habían hecho era lo que le habían pagado a Copsa, cosa que ellos conocían perfectamente, pero no le habían rendido cuentas de lo pagado al resto de las empresas. Esa es la objeción que se hacía y que en función de la disposición genérica de la ley que crea el fideicomiso, la Corporación estaría incumpliendo con la obligación de rendir cuentas, creo que una vez al año. Agregaban que no les parecía que eso fuera acorde a la norma legal establecida.

He estado escuchando con mucha atención lo que usted estaba diciendo con relación a que eso es información confidencial. A mí no me parece que algo que está establecido como un decreto, como un beneficio para bajar el precio del boleto pueda ser considerado confidencial porque, en definitiva, lo pagamos todos los uruguayos cuando pagamos el gasoil para subsidiar el boleto, cosa que me parece bien, lo considero como un instrumento válido; pero discrepo con que eso se considere confidencial. Eso no es lo que pienso. De cualquier manera, esto aparentemente sigue su curso.

Además, señalaban que había una diferencia. Ahora no recuerdo cuál era la cifra, pero ustedes acá dieron montos de lo que recibían del fideicomitente y vertían como fiduciarios a los beneficiarios, y decían que había una pequeña diferencia. Pero observo en el último pedido a la Unidad de Acceso a la Información o en la intimación judicial -no sé exactamente qué era- que Copsa dice que no hay información acerca de los honorarios que cobra la Corporación por actuar en este caso como fiduciario. Entonces, me gustaría que me explicaran eso, cuál es la diferencia. Usted hablaba de gastos de administración, informáticos, de base de datos, etcétera, que seguramente los hay. Entonces, si hay honorarios, me gustaría saber a qué montos ascienden y si, en definitiva, esto va a terminar en una rendición de cuentas de lo pagado que permita saber si hay discrecionalidad y si hay algún tipo de desigualdad en el tratamiento de las empresas de transporte colectivo, según sean urbanas, suburbanas, etcétera.

En fin, nos gustaría tener esa información para saber que en este caso se está actuando con justicia distributiva, en función de criterios generales y objetivos, y no diciendo: «favorecemos a una empresa porque está en dificultades o por esto o lo otro». Me parece importante dar a conocer esos dos mecanismos, de los que la Corporación es fiduciaria -en un caso hay una sociedad anónima, pero en definitiva depende de la CND, ya que fue creada y se controla en su ámbito- para estar tranquilos de que se está actuando con objetividad y no con el criterio de que una empresa resulte finalmente más favorecida que otras.

Compartimos el criterio del instrumento para subsidiar el boleto a efectos de abatir su costo, pero el asunto es cómo se utiliza y cómo funciona.

Esa es nuestra preocupación.

SEÑOR BUONOMO.- Entiendo perfectamente el planteo del señor Senador.

Antes de que le cedan el uso de la palabra al señor Gutiérrez para que conteste los aspectos específicos -que, si entendí bien, están vinculados a la obligación que tiene un fiduciario de dar información, en qué marco y algunos datos específicos para los cuales sea controvertible la obligación del fiduciario de darlos o no- y a pesar de que quedó claro en la intervención del señor Senador, simplemente quiero recordar lo siguiente. Los aspectos conceptuales vinculados a los criterios para hacer la distribución, para fijar incentivos relacionados con objetivos específicos en política de transporte -ya sea subsidiar o mejorar la eficiencia y la competitividad del transporte o, eventualmente, componentes vinculados a la matriz energética- son definidos por el regulador, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A los efectos de evaluar la pertinencia o no de que una medida o un instrumento contribuyan o no a un objetivo específico, consideramos que la opinión de la CND no es la pertinente en ese sentido, sino que eso corresponde a definiciones de política de transporte que en este caso son competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MOREIRA.- Ante esa observación, aclaro que entiendo perfectamente que es el regulador el que proporciona la información a la Corporación a efectos de que pague en función de ello. Pero como ustedes son los que tienen la obligación legal de rendir cuentas, me imagino que la Corporación estará requiriéndole toda la información al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que impida que haya un trato desigual a los beneficiarios. Ustedes, como Corporación Nacional para el Desarrollo, también tienen responsabilidad y, si bien es el regulador el que les da la información, manejando esa suma de dinero creo que deben requerírsela para decir: «esto está bien o está mal», para que nadie venga a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado a manifestar: «nos han tratado desigualmente».

SEÑOR BUONOMO.- Lo entiendo perfectamente y quiero agregar un pequeño matiz. Nosotros, como fiduciarios, debemos requerir toda la información para cumplir nuestro cometido. Ahora bien, la pertinencia de que las definiciones de política y los pagos que se realizan cumplen con algún objetivo específico -ya sea mejorar la eficiencia, el transporte colectivo- nos supera. La Corporación hace la parte administrativa y para eso sí requerimos toda la información necesaria a efectos de cumplir con nuestro mandato como fiduciario.

SEÑOR MOREIRA.- Usted dice eso, pero yo le digo que los beneficiarios también tienen el legítimo derecho de saber si el marco reglamentario que dispone la distribución en función de determinados criterios se está aplicando bien o mal. Entonces, si el Ministerio no les da la información, ustedes deben proporcionársela.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Nosotros ya imaginábamos que plantearían esa pregunta, pues de la lectura de las versiones taquigráficas anteriores se desprende la preocupación de los señores Senadores, por lo que agradecemos que se formule en este momento.

Estuvimos analizando especialmente -a partir de los pedidos de informes de Copsa pero, al mismo tiempo, de la comparecencia en esta Comisión- la información de lo pagado, de los reportes y las liquidaciones de las empresas. Como decía antes, son reportadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas de manera mensual, pero estuvimos analizándolas para ver cuáles eran los criterios y los elementos que los señores Senadores podían manejar en esa línea de velar por la no discrecionalidad o arbitrariedad de parte del ejecutor de política pública.

Lo que queremos señalar -y eso sí podemos decirlo- es que, una vez que recibimos la información de una empresa, manejando pagos a otras empresas, necesitamos el asesoramiento de la Unidad de Acceso a la Información.

Podemos entender que es una política pública y que, en función de ello, todos pueden tener acceso a lo que se le paga a cada uno de sus beneficiarios. Pero, de hecho, es una política pública en beneficio de empresas privadas que, a partir de la interpretación y la aplicación del marco normativo, pueden entender que son lesionadas desde el punto de vista de su competitividad en la medida en que se difundan datos que no autorizan a divulgar.

Por esa razón hicimos la consulta y nos respondieron textualmente como nosotros lo planteamos hace unos instantes. Nos dijeron que era información confidencial, debíamos pedir permiso, disociarla y presentarla.

Queremos señalar que no sabemos cuáles son los objetivos de Copsa para solicitar la información.

Entregamos a la Comisión un material que contiene la información de los litros, topes y pagos realizados en los últimos cuatro años.

Hemos cambiado los nombres de las empresas para que no sean identificadas. Llamémosles A, B, C y D en lugar de usar los nombres reales. Las empresas van a saber sus datos y también los de las otras ciento sesenta. De esta forma, podrán comparar para ver si hay discrecionalidad.

SEÑOR MOREIRA.- Si bien esa planilla no nombra a las empresas, contiene los kilómetros recorridos y demás, y los montos correspondientes. ¿No es así?

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Así es, señor Senador. Por ejemplo, en enero de 2010, por servicio departamental, hubo alguna empresa que declaró 12.060 kilómetros y 4.126 litros. Reitero que no sé cuál es esa empresa porque su nombre no figura y hay un renglón por empresa.

El tope establecido era de 7.000 litros. Por lo tanto, lo declarado estaba por debajo del tope y le pagamos por 4.000; como el valor por litro era de $ 13 para esa categoría, realizamos el cálculo del

importe correspondiente. Como me acota la doctora Duarte, esto está incorporado en el expediente judicial.

Estudiamos la información e hicimos una comparación entre los topes. Ahora nuevamente tendré que caminar por la cornisa porque voy a referirme a los pagos a Copsa. Analizamos los pagos a esa empresa, comparando los topes con lo declarado. Estos datos también figuran en el material que trajimos. La información está un poco más detallada para la Compañía de Ómnibus de Pando; figuran la categoría y los distintos meses.

Regularmente se les paga por lo que declaran. En general, el tope está por encima de lo que la empresa Copsa declaró. No puedo decir mucho más que esto, pero es lo que nosotros miramos. Esto no depende de nosotros. Aclaro que no somos nosotros quienes fijamos el tope. Solamente chequeamos que la declaración esté en regla e informamos al Ministerio.

Creo que en las comparecencias del Ministerio se hablaba de un conjunto de reuniones entre el Ministerio y Copsa. Supongo que allí, en función de los distintos recorridos, se intercambiaría información acerca de los litros gastados y los kilómetros que sería razonable recorrer para ir modificando o adaptando el tope a la realidad.

En general -sin duda no se trata del 100 %- se está pagando más sobre lo declarado que sobre el tope, particularmente en una de las categorías.

Nuevamente estoy caminando sobre la cornisa y dando un pasito más hacia el vacío porque en la categoría en la que Copsa recibe el 80 % de los pagos -la del transporte suburbano y el área metropolitana- en general se paga en función de la declaración jurada porque el tope está por encima de eso.

Hasta ahora nos referimos a la primera parte de la pregunta, que estaba relacionada con el acceso a la información.

En cuanto a la discrecionalidad, es algo que estuvimos viendo, así como también el tema del incentivo. Luego de analizarlo vimos que se establece un determinado consumo de litros por kilómetro que se considera eficiente, según la interpretación del regulador. No sabemos si ese tope es o no el idóneo o el adecuado; inclusive, por la vía de decreto se plantean una serie de metas para ir mejorando ese rendimiento y el Ministerio es el que define el tema y lo comunica. Hay algunas empresas a las que se les ha pagado ese incentivo, pero no podemos decir a cuáles les pagamos.

SEÑOR PENADÉS.- Cuando afirman que no pueden decirle a cuáles empresas se les ha pagado, ¿se están refiriendo a Copsa o a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado?

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Lo que estoy diciendo es que esta información no se le puede brindar a la opinión pública.

SEÑOR PENADÉS.- Perfecto, pero este ámbito no es la opinión pública, sino la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado y lo que le hemos solicitado a la Corporación Nacional para el Desarrollo es que brinde una serie de informaciones, pero no relacionadas con lo que Copsa vino a decirnos; quizás haya habido un error en la convocatoria que realizamos, sustentado en que la Comisión no se hizo eco de lo que Copsa planteó.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Nosotros dijimos eso, pero…

SEÑOR PENADÉS.- ¡Por favor, déjeme terminar!

Lo que la Comisión del Senado requiere es información sobre un tema mucho más importante que el de Copsa, que es el del subsidio del cual la Corporación Nacional para el Desarrollo

es la fiduciaria. Entonces, lo que el señor Gutiérrez está haciendo es una intervención que me parece absolutamente pertinente, ya que no accede al petitorio de una empresa privada de darle información que puede comprometer la competitividad con otras empresas; está perfecto, pero otra cosa es la información que estamos pidiendo nosotros para analizar la situación en el Senado de la República.

Vengo escuchando con mucha atención esta exposición desde el inicio y veo que se está manejando la información con mucha precaución -como debe ser- pero en base a una premisa que creo es equivocada. Copsa vino a plantear una preocupación de la cual la Comisión de Transporte y Obras Públicas se hizo eco, pero no por Copsa sino por la situación en general. La Corporación Nacional para el Desarrollo fue invitada para brindarnos información no relacionada con Copsa -que poco nos importa porque ese es un tema de competencia- sino con la situación general del fideicomiso; en realidad, necesitamos saber lo que la Corporación Nacional para el Desarrollo está pagando, no solo a la empresa Copsa sino también a todas las demás y esa información es para uso interno del trabajo de la Comisión.

En la documentación que acaban de entregarnos aparecen empresas innominadas. Esa información es de recibo para la empresa Copsa, pero no para la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. Lo que la Comisión está pidiendo a la Corporación Nacional para el Desarrollo es la información específica que mencioné, que va a ser manejada con la seriedad y la reserva con que debe procederse en el ámbito parlamentario.

Estoy señalando esto para que quede absolutamente claro cómo es el tema y para generar una tranquilidad mutua, pero sabiendo que la información que han enviado nos satisface solo en parte, en virtud de que no queremos que quede constancia en la versión taquigráfica de que la Comisión de Transporte y Obras Públicas se hizo eco del petitorio de una determinada empresa de transporte, transformándose sus integrantes en una especie de abogados defensores de la empresa Copsa. No lo somos, ni pretendemos, ni queremos, ni soñamos con serlo; solamente queríamos recibir información frente a una situación que en algún momento se planteó sobre un tema de mayor importancia, que es el del fideicomiso del subsidio al boleto.

SEÑOR MOREIRA.- Coincidiendo con el correctísimo planteo que ha hecho el señor Senador Penadés, señalo que lo que básicamente nos preocupa es que estamos hablando de más de US$ 200:000.000 anuales, fondos que provienen de un impuesto que grava al gasoil y lo pagan los productores, los transportistas y quienes tienen automóviles a gasoil. Por lo tanto, nuestra preocupación no es Copsa. Quienes están sustentando este fideicomiso necesitan que se rindan cuentas para saber que la distribución está siendo equitativa; esa es nuestra gran preocupación y no la empresa Copsa, que solamente hizo el planteo.

En definitiva, nuestra preocupación, reitero, es otra: que se rindan cuentas, porque la Corporación Nacional para el Desarrollo administra los fondos de un impuesto que grava la venta de gasoil -que es de alrededor de 3,40- que equivale a más de U$S 200:000.000 por año.

SEÑOR PENADÉS.- Aclaro que los representantes de Copsa concurrieron a la Comisión a hacer un planteo -al igual que lo hizo la Cámara de Empresas del Sistema del Transporte Metropolitano, Cestrame, y otra cantidad de empresas de todo tipo- los escuchamos y como consecuencia quisimos profundizar en la información sobre el tema del subsidio del fideicomiso que, como bien decía el señor Senador Moreira, recauda US$ 200:000.000 que pagan los contribuyentes. En realidad, nos interesa saber qué es lo que se hace con el dinero que la gente paga a través del subsidio al gasoil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero plantear una cuestión de formalidad respecto a la aclaración realizada por el señor Senador Penadés.

En lo que tiene que ver con la confidencialidad, no para los miembros de la Comisión pero sí para la opinión pública, debo decir que la delegación puede solicitar que cuando se brinde determinada información, se pase a sesión secreta y se suspenda la toma de la versión taquigráfica. De esa manera, los Senadores recibiremos la información sin que haya trascendidos. Entonces, repito,

cuando las autoridades de la Corporación Nacional para el Desarrollo consideren que el dato que van a proporcionar es confidencial, podrán solicitar que se pase a sesión secreta.

SEÑOR BUONOMO.- Quiero señalar que la aclaración del señor Senador Penadés fue muy pertinente. El enfoque que le estamos dando a la presentación no significa que hayamos interpretado que los miembros de la Comisión se han hecho eco de lo planteado por esa empresa, sino que venimos a explicar los procedimientos que ha seguido nuestra institución a partir de la solicitud de información que ha planteado una empresa y por qué hemos procedido de determinada manera. Este es el enfoque de nuestra presentación. Si la Comisión nos pide información específica a nosotros como órgano fiduciario, no corresponde estos procedimientos porque, obviamente, el Parlamento tiene otro tipo de competencias y prerrogativas, y en función de ello vamos a actuar.

Simplemente queremos expresar que en esta instancia nos podemos comprometer a preparar la información específica que solicitan. Por supuesto que debemos decir a nuestros socios que somos un agente fiduciario, que actuamos en el marco de la ley de agente fiduciario, y como tal tenemos que informar a nuestro fideicomitente, que en este caso es Ancap -es el que aporta los recursos para el financiamiento de este fideicomiso- y al regulador, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Cumplida esa etapa, directamente vamos a dar la información necesaria a la Comisión en el marco de la confidencialidad -tal como dice el señor Presidente- para poder cumplir con los requerimientos a los que se refería el economista Gutiérrez.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Pido disculpas a los señores Senadores si sugerí lo que planteaban; humildemente, estamos de acuerdo con lo que han dicho.

La información que entregué es la que enviamos a Copsa y prepararemos otro informe en el marco del planteo que aquí se ha realizado; simplemente les contamos lo que habíamos hecho.

Cuando realicé comentarios acerca del incentivo, señalé que hay dos empresas que lo cobran. Estuvimos estudiando alguna idea sobre el incentivo y eso lo comentaba hace un rato. No podemos opinar sobre si 2,55 kilómetros por litro es el parámetro correcto -obviamente que es un parámetro administrado por la política pública y en particular por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo cual es opinable- pero podemos decir que eso permite que haya dos empresas que lo cobren. Dicho incentivo está en el orden del 3 %, el 5 % o el 6 % del pago mensual que han recibido. Si bien esa pregunta no estaba dentro de las inquietudes planteadas por los señores Senadores, nos surgió cuando analizábamos esta comparecencia y por lo tanto nos pareció bueno comentar dentro del material. Naturalmente que esta información la podemos remitir con nombre y apellido de las empresas.

(Dialogados.)

-Lo que me queda responder de la inquietud planteada es lo relativo a los honorarios del fiduciario. Como decía, eso está planteado en el contrato fiduciario y en los balances anuales del fideicomiso. La cláusula de honorarios de este mismo documento de la auditoría externa dice que, de acuerdo al contrato de constitución del fideicomiso, se establece que el fiduciario percibirá determinadas remuneraciones por la administración del fideicomiso; concretamente, el 0,5 % de todos los importes vertidos mensualmente por Ancap al patrimonio del fideicomiso, con un mínimo de US$ 25.000 mensuales. A las remuneraciones mencionadas anteriormente deberá agregarse el Impuesto al Valor Agregado. El total de los honorarios devengados durante el Ejercicio 2013 -a que refiere este balance auditado- es de $ 15:990.368, IVA incluido. Este es el último dato, pero también podemos ofrecer información de los ejercicios anteriores.

Reitero que el porcentaje mencionado es de 0,5 % o 5 por mil, según cómo se quiera leer. Si se deduce eso y los otros costos, debería llegarse a la cifra correcta.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas agradece la presencia de los representantes de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 42 minutos.)